

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFICIAL dos Ministerios do Commercio e Comunicações e das Colonias e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de Janeiro de 1921)

Proprietário-diretor — L. DE MENDONÇA E COSTA
Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro
Redactores — MARIO FERREIRA MENDES — DR. QUIRINO DE JESUS
— MANOEL ANDRADE GOMES

Representante em Paris — GUERRA MAIO — Rue du Helder, 8

20.º do 34.º anno | LISBOA, 16 de Outubro de 1921 | Número 812

ANNEXOS DESTE NUMERO

Companhia Portugueza. — Despacho na estação central de Collares: Tarifa de camionagem.

— Aviso ao Púlico: Passageiros, bagagens e cães; 1.º additamento ao Aviso ao Púlico A. n.º 11.

SUMMARIO

Os caminhos de ferro franceses em 1920, por J. Fernando de Souza	281
Emprestimos e aberturas de créditos, por Quirino de Jesus	283
Parte oficial	284
Companhia do Norte de Espanha	285
Uma nova estrada internacional	285
Placas indicadoras para o automobilismo	285
Viagens e transportes	286
A construção de locomotivas na Índia	286
O horário de Inverno nas linhas francesas	286
O nosso Director	286
A electrificação das grandes linhas ferreas na Suécia	287
Gaceta de los Caminos de Hierro	287
As linhas transpyrenaicas	287
Linha de Rymonte a Huelva	287
Linhos Estrangeiras	288
As Indústrias Estratificadas no Brasil	288
Linhos Portuguesas	288
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — Relatório	289
Parte Financeira:	
Boletim comercial e financeiro	290
Cotações na Bolsa de Lisboa	291

Os caminhos de ferro franceses em 1920

Atravessam os caminhos de ferro em toda a parte um período seriamente crítico, sofrendo as consequências económicas e sociais da guerra.

São por isso instructivos os esclarecimentos acerca da sua situação em França, o país que mais sofreu com a guerra e que tão corajoso esforço está exercendo para a sua reconstituição económica. Tem ainda particular interesse para nós os factos ocorridos na rede ferroviária francesa, porque d'ella temos recebido as normas da nossa legislação de caminhos de ferro, a ponto de termos como subsidiários d'ella certos preceitos estabelecidos em França.

Lá como cá, foi o ano de 1920 particularmente difícil. Importa pois tornar conhecidos os resultados de exploração d'esse exercício, aproveitando para isso um notável artigo da *Revue Générale de Chemins de Fer*, que vamos resumir.

Os dados estatísticos que n'elle se encontram são apenas aproximados para a rede do Estado, cujas contas não estão ultimadas. Attingiu a rede francesa em 1920 o ponto crítico, tendo o maior *deficit* que até hoje apresentou a sua exploração, sendo de 1.892 milhões de francos na exploração, a que se juntam 1.095 d'encargos de capital: — total 3.007,5 milhões.

Deve-se notar que em 1914 ainda houve uma receita líquida de 550,4 milhões, sendo os encargos do capital 801,3 apenas. Estes foram aumentando e as receitas diminuindo, começando os *deficits* crescentes d'exploração em 1915, pois em 1918 ainda houvera 543,2 milhões de receita líquida. O *deficit* d'exploração foi de 162 milhões em 1919 e subiu, como dissemos, a 1912,5 em 1920!

Como se explica esta desastrosa situação?

Em 1920 as Companhias tiveram que gastar 1.198 milhões em despesas de conta d'estabelecimento e em 1919 tinham gasto 1.396.

Conta de estabelecimento

O capital d'estabelecimento das 6 grandes rôdes eleva-se a 24,5 biliões, pertencendo 20 ás 5 companhias. Na construção tinham sido imobilizados 18.900 milhões, sendo 4.400 fornecidos pelo Estado e pelos departamentos.

A taxa media de juro e amortisação, que era 5,5 % em 1913, subiu a 7,5 em 1919 e a 8,5 em 1920.

Pelo aumento das emissões e da taxa de juro subiram os encargos financeiros, que representam toda-via apenas 12 % de despesas totaes.

Continuaram em 1920 as amortisações de acções e obrigações, representando nas 5 Companhias 287 milhões, o que eleva o total amortisado a 6.000 milhões. Na rede do Estado houve em 1920, 330 milhões amortisados, subindo o total 6,5 biliões.

Não foi aberta nenhuma linha nova em 1920, mas estão varias em construção activa, especialmente as transpyrenaicas no *Midi*, a linha de Nice á fronteira italiana no P. L. M. e a de S. Dié a Saales no *Est* para melhores ligações com a rede da Alsacia Lorena.

O principal trabalho foi a reconstituição das linhas destruidas pela guerra.

Na rede de Leste, das 202 pontes de alvenaria e 162 metálicas destruidas, só resta acabar 7 e dos 10 tuneis demolidos pelos alemães, falta apenas 1 para reconstruir. No Norte, de 792 pontes, só faltam 80.

Das 1.568 casas de guarda destruidas ou arruinadas, estão reconstruídas ou reparadas 1.265 e a Companhia construiu 9.000 casas para alojamento de pessoal, isto sem fallar na reconstituição d'estações. Trabalha-se activamente nas rôdes do *Midi*, P. L. M., P. O. e Estado para a electrificação de certas linhas.

O numero de locomotivas elevou-se de 13.830 em 1913 a 14.648 em 1920, e a sua potencia de 11.285 cavalos a 13.264. O de vagões subiu de 354.475 a 409.459 e a sua capacidade em milhares de toneladas de 4.784 a 5.851.

Em 31 de dezembro de 1920 estavam encomendadas mais 1.024 locomotivas, 1.280 carruagens e 7.803 furgões e vagões. D'esse material tinham sido já fornecidas 242 locomotivas, 167 carruagens e 5.477 furgões e vagões.

As companhias construiram casas para acudir á crise de habitação. Só o P. L. M. construiu 137 e tem 1.213 em construção.

Conta d'exploração

As receitas subiram a 5.383 milhões, com um aumento de 1.547 sobre 1919, ou 42 %, mas as despesas subiram a 7.275! ou mais 3.277 que em 1919. O coeficiente d'exploração variou entre 117 % no *Este* e 153 no Estado, sendo em media de 135 %.

O coeficiente d'exploração em 1913 variara entre 54 e 83 %, e em 1919 entre 91 e 116. A receita do tráfego aumentou 113 % em relação a 1919 e 167 % em relação a 1913, principalmente pela elevação de tarifas.

Os passageiros deram 1.357 milhões, ou mais 402 que em 1919 ou 42 %, sendo o aumento sobre 1913 de 106 %.

Esta receita representa 25 % do total. Tendo sido o agravamento de tarifas de 80 %, o tráfego aumentou. A grande velocidade deu 743 milhões, mais 358 ou 107 % que em 1919, com uma pequena diminuição de tonelagem.

As companhias estão desenvolvendo o uso de fri-

gorificos. Só a P. O. possue mais de 1.000 vagões frigorificos e construiu em Paris-Ivry um vasto entreposto frigorifico. A receita da p. v. attingiu 3.310 milhões, ou mais 190 %, que em 1919 e 202 %, que em 1913, dando logar a 61 %, das receitas d'exploração.

As tarifas subiram 170 %, em relação a 1913; o trafego aumentou portanto.

A media de vagões carregados diariamente nas 5 companhias, que foi em janeiro de 29.826, subiu a 37.611 em novembro, e a media relativa a todo o anno foi de 32.597 contra 60.000 em 1913, mas a tonelagem carregada foi a mesma pela melhor utilização do material.

Os aumentos recaíram principalmente nos materiais de construção e nos adubos e combustiveis.

As despesas aumentaram 82 %, em relação a 1919 e 470 %, a 1913, attingindo 7.275 milhões, a que se devem juntar 500 milhões pagos pelo Estado como abonos excepcionaes de guerra.

A despeza de combustivel subiu enormemente pelo aumento de preço e pela má qualidade. O custo medio da tonelada, que era 34 fr. em 1913, subiu a 102 fr. em 1919 e 255 em 1920, 10 vezes mais que antes da guerra.

O agravamento de preço explica-se em boa parte pela intervenção do Estado, que teve de recorrer a carvões americanos muito caros para os fornecer na falta dos inglezes. O consumo medio subiu muito, graças á má qualidade e á penuria dos depositos, que não deixava fazer as misturas convenientes.

Por enquanto ainda se não generalisou o consumo do *mazout*, ou óleo pesado combustivel.

A diminuição do preço do carvão deve melhorar sensivelmente a situação.

A despesa com o pessoal foi de 3.321 milhões, mais 500 de subsídios do Estado. O aumento foi de 32 %, sobre 1919 e 340 %, sobre 1913.

O grande aumento em relação a 1919 foi devido ao malfadado regimen das 8 horas.

O encargo do dia de 8 horas foi avaliado em 1.100 milhões, sendo 800 com pessoal e 300 com encargos de novas construções.

Só a P. L. M. e o Est tiveram que admitir respectivamente mais 20.000 e 12.000 agentes.

O numero de agentes que era de 344.944 em 1913, subiu em 1920 a 484.908, ou mais 140.000.

Ao mesmo tempo os vencimentos foram consideravelmente aumentados, tendo passado a media de 2.176 francos em 1913 a 6.641 em 1920, ou mais 205 %.

Ha ainda os aumentos d'encargos de reformas.

O pessoal representa 38 % de despesa, ou 42 contando com o subsidio do Estado, e o combustivel 30 %.

As reparações do material circulante aumentaram pelo maior impulso que se lhes deu e pelo encarecimento de materiais e mão d'obra.

A média de reparação de uma locomotiva passou no P. O. de 3.700 francos a 22.000, nas carruagens de 26 a 170, nos vagões de 20 a 150.

Na via fez-se sentir o aumento de preços; assim, a tonelada de carris, que custava 180 francos em 1913, subiu a 835 e as travessas de 5 francos cada uma a 21.

Onde foi enorme o aumento foi nas indemnizações por perdas, demoras e avarias, que subiram de 17,2 milhões em 1913 a 130,3 em 1919 e 269,6 em 1920! ou mais 1.488 %, que antes da guerra. Em 1920 fizeram-se 2.200 prisões por causa de furtos, sendo um terço de empregados.

Resultados do exercicio

E' interessante o seguinte quadro synoptico, dando os resultados em milhões de francos:

	Receita líquida	En argos do capital	Deficit total
Norte.....	— 352,1	226,1	578,2
Leste.....	— 178,7	124,6	303,3
P. L. M.	— 278,4	327,6	606
P. O.	— 331,5	162,5	494
Meio-dia.....	— 176,4	78,1	254,5
Estado.....	— 395,4	176,1	771,5
	— 1.912,5	1.095	3.007,5

Não estão aqui incluidos os 500 milhões de subvenção ao pessoal dados pelo Estado, o que eleva o deficit a 3.500 milhões.

No periodo de 1914 a 1920 os deficits sommaram 5.575 milhões, repartidos pela forma seguinte:

	Deficits 1914-1919	1920	Total
Norte.....	409	578	987
Leste.....	228	303	531
P. L. M.	580	606	1.186
P. O.	302	494	796
Meio-dia.....	218	254	472
Estado.....	830	771	1.602
	2.567	3.007	5.575

Juntando 1.073 milhões de subsidios do Estado, chega-se a 6.647 milhões.

Só o deficit de 1920 excede o dos 6 annos anteriores sommados.

O Norte e o P. L. M. cobriram os deficits emitindo obrigações.

As outras trez companhias cobriram o deficit de 1.052 milhões recorrendo á garantia de juro, elevando-se a somma das suas dívidas ao Estado a 2.050 milhões.

A dívida de garantia de todas as companhias, que era de 617,3 milhões em 1913, subiu a 2.102,2 em 1920.

No projecto de reorganisação o Estado perdôa ás companhias as dívidas contrahidas por garantias desde 1914 até á implantação do novo regimen e toma á sua conta as insuficiencias do Norte e do Leste desde 1915 na importancia de 2.322 milhões e os deficits da rede do Estado, 1.602 milhões. O total d'essas cedencias representa 5.416 milhões até 31 de dezembro de 1920, accrescendo o que corresponde ao anno corrente.

Conclusão

Com razão observa o auctor do artigo que é grave a situação.

Não se pode contar com agravamento notável de tarifas, embora se espere aumento de trafego.

As despesas chegaram ao maximo em 1920. Diminuirão as do combustivel e de reparações, assim como de indemnizações.

O juro do capital levantado tambem deve diminuir.

No pessoal conta-se com diminuições e com a modificação da applicação do horario de trabalho recorrendo a horas supplementares.

Só no P. L. M. se podem economizar 4.000 agentes.

Conta-se pois com uma reducção importante das despesas.

Convém transcrever integralmente o final do artigo:

Mas essa melhoria de situação financeira das redes só pode ser procurada e obtida com uma condição: a de se manter o credito das companhias, consolidando-o, de modo que nada o afinal.

Ficou intacto esse credito durante a guerra e continua sendo excelente, apesar do deficit que pesa sobre as redes; indispensável ao Estado, visto que as companhias pedem emprestado em parte por conta d'elle, será no futuro ainda mais necessário ás companhias, que tem de proceder a numerosas emissões para

reforçar as instalações e electrificar as suas linhas: Toda a providencia que enfraquecesse o credito das companhias, agravando-lhes os encargos, teria repercussão desastrosa sobre a sua situação financeira.

Ora esse credito não pode ser mantido na sua actual situação provavel e não pode ser melhorado, senão pelo voto rapido do projecto de reorganização dos caminhos de ferro, pendente do Parlamento. Esse projecto liquidando as dificuldades nascidas da guerra e fazendo cessar o regimen provisório, s b que estão explorados as redes, dá ás companhias a segurança do dia de amanhã e por esse modo consolida o seu credito. Por outro lado, estabelecendo quā as obrigações novas serão amortisaveis n'um prazo de 60 annos e que o Estado as tomará a seu cargo quando caduquem as concessões, restabelecendo emfim indirec-tamente as garantias de juro em proveito das companhias, que a não tem actualmente, esse projecto é de molde a inspirar confiança aos capitalistas e a permittir ás companhias obterem em melhore s condições que as actuaes os enormes capitais de que precisa para pôr as redes á altura das exigencias do tráfego de amanhã.

Quanto estas remotas reflexões deviam ser ponderadas entre nós onde um bolchevismo manso impera em certos espiritos e até nos meios legislativos, quando se trata de companhias de caminhos de ferro! Quanto senso pratico e tacto administrativo revelam!

J. Fernando de Souza

~~PEÇAS~~

Emprestimos e aberturas de créditos

Mal acabava de ser desfeita a mistificação do contrato dos 50 milhões de dollars, novas tentativas de finançaria externa, mais ou menos filiadas no sistema rei-nante da exploração nacional, tinham de surgir nesta formidavel desorganização da patria portugueza. Já duas vieram, e não ficaremos por ahi ainda.

Entendidos de certo com o Governo, os sr. João Ulrich e Baltazar Cabral, andaram a empregar esforços com a casa Dreyfus em Paris para uma operação fundamentalmente análoga á fantasiada pelo Crédit International de Anvers. O Governo iria comprando grandes quantidades de trigo, pela abertura de grandes créditos a prazo.

O Banco Ultramarino chegou a ter a esperança de que as negociações dessem resultado, embora seja certo que, na situação actual do paiz, nenhuma pode conduzir a um contrato positivo em condições realmente aceitaveis. Em quanto havia essa perspectiva, o Banco vendia todas as cambais, porque supunha marchar se para a valorização do escudo. Depois a venda parou de repente, porquanto se desfez a sua illusão.

Mas logo surgia mais uma tentativa, d'esta vez em Londres. Para lá seguia o sr. Adrião Seixas secretario do Banco de Portugal, que trataria do assumpto. A imprensa, noticiando esta partida, acrescentava que o emissario seria apoiado em Londres, pelo sr. Ruy Ulrich, director do mesmo estabelecimento.

Desta vez a operação de credito imaginada, segundo logo correu nos meios financeiros, seria tambem para a compra do pão nosso de cada dia. Mas haveria ahi uma novidade importante e mesmo grave.

Para se chegar ao fim desejado, mobiliar-se-iam as obrigações de indemnização allemã, que por sua natureza deviam ser destinadas á liquidação de dívidas de guerra! Quer tambem isto dizer que se meteria no caso o Governo britânico.

Mas, sendo tal a empresa, não se comprehende, o que os srs. Seixas e Ulrich lá andam a fazer. Interveem como funcionários do Banco? Ou é como homens de negocio, individualmente considerados?

Em nenhum dos casos, é natural a interferencia. Suponhamos que era admissivel a operação mencio-

nada. Ela deveria ser feita directamente pelo nosso Governo, sem intervenção do Banco de Portugal, ou de quaisquer negociantes. Esta é a verdade, ainda que não houvesse prestação de garantia com as obrigações allemãs. Quanto mais se estas houvessem de figurar!

Qual é o fim que busca em tudo isto o Governo! A continuação pura e simples da nossa desordem administrativa, económica e financeira.

O Governo actual, como todos os anteriores, não empreendeu realmente a indispensavel diminuição das despezas publicas. Ver-se-ha depois que elle as terá aumentado praticamente, como sucedeu com todos predecessores. O deficit de quasi 300.000 contos confessado pelo sr. Barros Queiroz chegará a orçar por 400.000 contos, apesar de terem crescido os impostos e de se pagarem os direitos de importação em ouro.

Ao mesmo tempo não ha, nem pode haver, com tal sistema de política e de governação, o fomento necesario de produção agricola. Desde 1917 o andam a prometer em todos os programas de ministerios. Nunca porem se principiou sequer a execução deste pensamento, que juntamente com o do saneamento financeiro do Tesouro, deve absorver, durante certo periodo, a quasi totalidade dos esforços de restauração nacional.

Em boa verdade, nenhum Governo chegou mesmo a compreender que estas eram as necessidades fundamentais. Por isso todos realmente concorreram para o aumento do desequilíbrio orçamental e para a diminuição cada vez maior das nossas sementeiras e colheitas de trigo, de milho e de centeo.

Este Governo, como todos os outros apenas trata, pois, de illudir a situação, arrastando-a para serviço dos clientes politicos, financeiros e economicos que exploram o paiz, em regime de ruina progressiva. Hontem fizeram quasi tudo isso com emissões colossaes de notas do Banco de Portugal. Depois recorreram especialmente aos depositos do publico na Caixa Geral e no mesmo Banco, á diminuição dos créditos deste ao comercio e ao desconto de bilhetes do Tesouro, que nos ultimos tempos tem atingido proporções notaveis.

Como estes recursos se esgotam, todos se agarram á ideia de realizar no exterior operações de crédito que os substituam para não ser preciso tornar a busca-los com intensidade na circulação fiduciaria.

Arrancar do estrangeiro uma grande massa de capitais para o proseguimento de toda esta assombrosa orgia, eis o programa abraçado sucessivamente pelos Governos dos srs. Bernardino Machado, Barros Queiroz, e Antonio Granjo.

Apparentemente seria para se pagar o que precisamos de fora para nossa alimentação, vestuario e combustivel. Já isto seria uma situação desastrosa, porque é uma desgraça ter-se de comprar fora a substancia da nossa vida, sem tirar da exportação dos nossos productos o dinheiro para o pagamento!

Mas o peor é que o Estado pretende trazer o trigo, o algodão, o carvão, a largo crédito, vender cá dentro, essas mercadorias ao comercio e suprir com escudos d'ahi resultantes uma parte do immenso deficit financeiro de 400.000 contos, que esmaga o mesmo Estado e o paiz. No fim, maior dívida externa, maior deficit, pelos novos juros e por tudo o mais, menor produção agricola, e maior necessidade de recorrer em alta escala ao Banco emissor, mais adiante!

Esses esforços, repetimos, ainda quando sinceros, não trazem realmente créditos, nem os poderão trazer senão em condições condemnaveis, por excessivamente ruinosas.

Mas servem para alimentar falsas esperanças de

melhorias cambiaes ficticias. Servem para os especuladores que entram nos segredos da evolução das negociações influirem na marcha de cotações das divisas estrangeiras. Servem para elles fazerem compras e vendas de libras, de francos, de dollars, de marcos, de pesetas e de liras a seu talante, com enormes prejuizos de terceiros, na crescente spoliação económica d'este paiz. Servem tambem para os proprios governos, que entram na mesma desordem, aproveitarem-se da illusão publica, adquirindo na praça em melhores condições as libras necessarias para a sua má administração, como todos os outros exploradores.

Era o que faria o governo do sr. Bernardino Machado, se mais uns mezes se demorasse no poder. Foi o que fez o do sr. Barros Queiroz, ainda depois de saber que era uma burla o contracto de Paris, firmado sobre uma falsa empreza, representada por um falso Williams. E' o que fará o do sr. Antonio Granjo e os que lhe sucederem n'este mesmo regime de mistificação politico-financeiro-comercial.

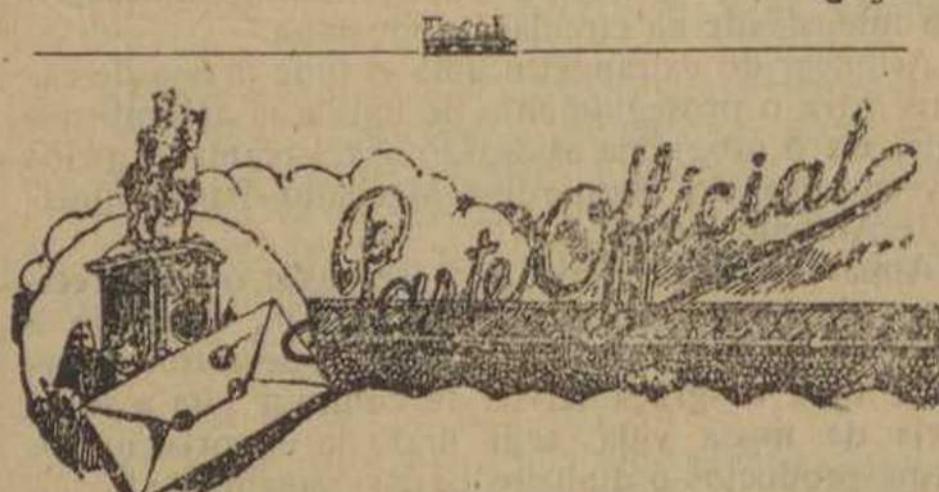
Nisto nos achamos. A politica dominante — a de todos os partidos constitucionaes — não deu n'esta horrivel crise um homem capaz de fal ar a verdade e de praticar o bem contra do se gastar cada vez mais em orgia sem contas e de se produzir cada vez menos em destruição de patria. Toda essa finança, todo esse alto commercio, toda essa grande industria não deram um só homem capaz de provocar nessas classes um movimento de solidariedade, de previdencia e de fomento que obrigasse a governação a ser boa ou contrabalançasse os effeitos da sua ruindade. Todos, pelo contrario, se lançaram á obra clara de estimular e explorar a desordem administrativa e a desgraça publica, n'este saque da economia nacional.

Por isso é dos mais terríveis agora o problema portuguez.

Quirino de Jesus.

P. S. Depois de compostas as linhas precedentes, já se deu como fallida a tentativa do sr. Adrião de Seixas. Tambem correu o boato de que se faria apesar d'isso um adiantamento interno e externo sobre as obrigações allemãs (8 milhões de libras) mas ninguem acredita que isto seja possivel, em condições aceitáveis.

Q. J.



Ministerio do Comercio e Comunicações

Atendendo a que a Junta Consultiva de Caminhos de Ferro foi de parecer que o complemento da garantia de juro da linha da Beira Baixa, relativa ao ano economico de 1919-1920 é de 19.114\$24;

Manda o Governo da Republica, pelo Ministerio do Comercio e Comunicações conformando-se com esse parecer que á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses seja paga a quantia de 5.226\$90 (cinco mil duzentos e vinte e seis escudos e noventa centavos) como liquidação final da garantia de juro do ano economico de 1919-1920, visto ter já sido liquidaada a quantia de 4.887\$34 relativa ao 1.º semestre do mesmo ano economico.

Paços do Governo da Republica, em 27 de Junho de 1921. — Francisco José Fernandes Costa.

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha ferrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao primeiro semestre do ano economico de 1920-1921, está em condições de ser aprovada;

Manda o Governo da Republica, pelo Ministerio do Comercio e Comunicações, que á mencionada Companhia seja paga a quantia de 9.084\$67 (nove mil e oitenta e quatro escudos e sessenta e sete centavos) como liquidação provisoria, devendo a liquidação definitiva ser feita no fim do ano economico de 1920-1921.

Paços do Governo da Republica, em 27 de Julho de 1921. — Francisco José Fernandes Costa.

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarelos, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses relativa ao ano economico de 1919-1920 deve fazer-se independentemente da cedencia a que se refere o decreto 5451, segundo o parecer da Junta Consultiva do Caminho de Ferro;

Manda o Governo da Republica, pelo Ministerio do Comercio e Comunicações, conformando-se com esse parecer que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 203.477\$40 (duzentos e três mil quatro centos e setenta e sete escudos e quarenta centavos) de reembolso relativo ao ano economico de 1919-1920, ficando sem efeito a liquidação provisoria relativa ao primeiro semestre do mesmo ano economico feito por portaria n.º 2355 de 7 de Julho de 1920.

Paços do Governo da Republica, em 27 de Julho de 1921. — Francisco José Fernandes Costa.

Atendendo a que a conta da garantia de juro da linha ferrea de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarelos, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao primeiro semestre do ano economico de 1920-1921, está em condições de ser aprovada;

Manda o Governo da Republica, pelo Ministerio do Comercio e Comunicações, que a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 107.385\$04 (cento e sete mil trezentos e oitenta e cinco escudos e quatro centavos) como liquidação provisoria do reembolso relativo ao mencionado semestre, devendo a liquidação definitiva ser feita no fim do ano economico de 1920-1921.

Paços do Governo da Republica, em 27 de Julho de 1921. — Francisco José Fernandes Costa.

Atendendo a que no periodo de 1914 a 4 de Março de 1920, do produzido das sobretaxas cobradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, reverteu para o Estado, nas liquidações das garantias de juro das linhas da Beira Baixa e de Torres Vedras á Figueira e Alfarelos, a quantia de 963.411\$11;

Atendendo a que nos termos do decreto 5451 de 15 de Abril de 1919 o Governo pode ceder á mesma Companhia 75 % dessa quantia, ou sejam 722.558\$23;

Atendendo porém a que a mesma Companhia não entregou ao Estado os reembolsos relativos á garantia de juro da linha de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarelos, correspondentes aos anos economicos de 1918-1919, 1919-1920 e ao primeiro semestre do ano economico de 1920-1921, na importancia total de 491.145\$30;

Atendendo ainda a que a mesma Companhia já recebeu do extinto Ministerio dos Abastecimentos a quantia de 792.246\$70 correspondente ao deficit de exploração de 1918;

Manda o Governo da Republica, pelo Ministerio do Comercio e Comunicações, usando da autorisação que lhe foi conferida pelo decreto n.º 5451, com força de lei, que se faça á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a cedencia da quantia acima referida e que, como liquidação destas contas, a mesma Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 560.833\$67 (quinhentos e sessenta mil oitocentos e trinta e três escudos e sessenta e sete centavos).

Paços do Governo da Republica, em 7 de Outubro de 1921. — Francisco José Fernandes Costa.

Atendendo a que a conta da liquidação da garantia de juro da linha ferrea de Salamanca á Barca d'Alva e a Vilar Formoso apresentam pela Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares, relativa ao primeiro semestre do ano de 1921, está nos termos de ser aprovada;

Manda o Governo da Republica, pelo Ministerio do Comercio e Comunicações, que á mesma Companhia seja paga a quantia de 136.000\$00 (cento e trinta e cinco mil escudos) como liquidação desta garantia de Juro.

Paços do Governo da Republica, em 30 de Setembro de 1921. — Francisco José Fernandes Costa.

Companhia do Norte de Espanha

O relatorio d'esta Companhia relativo ao anno de 1920, e presente á assembleia geral ultimamente reunida, consigna uma melhor liquidação do anno, proveniente do aumento de 12.539.183 pesetas de receitas, dois terços do qual procedente do desenvolvimento do trafego de passageiros, e a diminuição de 1.529.320 pesetas nas despesas, devida, principalmente ao menor gasto em carvão, na reparação de material, e pagamentos de indemnizações e troca de material.

O carvão, não só saiu mais barato (99,53 pesetas a tonelada, contra 102,35 em 1919) como, sendo de melhor qualidade, o consumo diminuiu.

Apesar d'estas circumstancias favoraveis, o aumento de subvenção concedido ao pessoal e a applicação, de uma forma geral, das oito horas de trabalho exigindo um reforço de empregados, representa tão elevados novos encargos, que se aquella primeira verba não fosse, como é, lançada á conta especial dos adiantamentos concedidos pelo estado, pela Real Ordem de 23 de março de 1920 (os quaes só em nove meses representam a elevada somma de 23 milhões de pesetas, ou seja 31 milhões em um anno) o balanço annual fecharia com elevado *deficit*.

Para o anno corrente ha que contar com a intensificação de reparações do material (que se fez em pequena escala por falta dos elementos necessarios) o que contrariará a baixa de despesas do carvão e outras.

As receitas totaes ascenderam a	276.689.445
e os gastos a	<u>193.425.800</u>
Os productos líquidos a	80.429.466
Os gastos de exploração a	<u>58.362.774</u>
O excedente foi, pois	22.066.692

E' de notar que o aumento de receitas se deu em todas as linhas exploradas pela companhia, salvo apenas as de Lerida a Rens e Tarragona e de Almansa Valencia Tarragona, e que, em relação ás qualidades do trafego, só a pequena velocidade diminuiu um pouco, (1.548.032 pesetas) por motivo do Governo ter isentado varias mercadorias da sobretaxa de 15 %.

No numero de passageiros houve uma leve diminuição em 1.ª e 2.ª classe e um aumento na 3.ª. O numero de portadores de bilhetes kilometricos subiu de 627.963 em 1919 e 686.477 em 1920.

O percurso de comboios aumentou 1.148.531 kilometros, sendo 728.139 nos de passageiros.

O material movel existente em 31 de Dezembro era

930 locomotivas
1.993 carruagens de passageiros
21.800 vagões de todas as classes

estando encomendado e em curso da construção ou em caminho.

32 locomotivas e seus tenders
68 carruagens de typo moderno
50 fourgões
280 vagões

por conta do cujo importe, 21 milhões de pesetas, a Companhia pagou um quarto.

As minas de Barruelo, pertencentes á Companhia, produziram em 1920 128.794 toneladas de carvão, sendo 82 ton. applicadas á fabricação de aglomerados. As de Surroca produziram 4.139 ton.

Durante o anno os socorros na doença e enterros de empregados importaram em 888.448 pesetas, tomando d'esta verba a Companhia a seu cargo a de 508.630 pesetas. O importe de pensões a reformados,

viúvas e orfãos foi de 2.834.170 pesetas, para 4.815 pensionistas.

Outras concessões feitas pela caixa da Companhia ao seu pessoal elevaram o importe total, lançando á conta da exploração, a 4.736.328 pesetas.

Os lucros do Tesouro provenientes da exploração das linhas foram, durante o anno, os seguintes:

Impostos de transito e outros	20.793.361
Pago pela Companhia por despesas de inspecção e vigilancia, contribuições, sello, etc.	8.564.204
Economias do Estado por transportes do correio, militares e presos	8.356.841
Total	37.714.406

o que representaria um dividendo ás acções de 73 pesetas a cada uma, ou de 15,39 por cento do seu valor, e representa 9,82 por cento do que o Estado tem concedido em subvenções por todas as linhas que a Companhia explora.

Pois os accionistas tiveram que contentar-se com 16 pesetas por acção.

Os melhoramentos introduzidos por esta Companhia no seu serviço de exploração, são os mais importantes.

Acabamos de percorrer a linha de Irun a Medina que já está, quasi por completo, em dupla via, com carris de grande resistencia e excellente balastragem, o que faz que o bello comboio rapido n.º 10, em que vimos e cuja velocidade atinge em patamares 80 kilometros e mais, ofereça a maior commodidade.

As estações, muitas d'ellas recentemente reconstruidas, teem um aspecto de aceio e uma estetica notaveis; o material circulante está tambem muito melhorado, confortavel e luxuoso.

A locomotiva, de grande potencia, conseguiu ganhar o atraço com que partimos de Irun, apesar do accidentado da linha nos Pyrineos e na passagem do Pancorbo.

Uma nova estrada internacional

Está em fim concluida a estrada de Villar Formozo a Ciudad Rodrigo, que abre uma nova artéria de viação ordinaria, e que vae ter uma grande influencia no automobilismo hispano-portuguez.

O itenerario a seguir de Lisboa, por esta via, é: Lisboa — Coimbra — Celorico da Beira — Chafariz do Vento — Pinhel — Figueira do Castello Rodrigo — Almeida — Villar Formozo — Ciudad Rodrigo — Salamanca — Medina — Hendaya etc.

Do Porto segue-se a Vizeu, Moimenta da Beira, Trancozo — Chafariz do Vento, etc.

Concluida que esteja a estrada a Freixeda do Torrão a Francozo, poder-se-ha fazer a viagem, com uma economia de percurso, no sentido Porto-Salamanca.

Placas indicadoras para o automobilismo

A Vacum Oil Co. vae colocar em todas as estradas do paiz placas de ferro esmaltadas para a indicação de distancias, passagens de nível, curvas e rampas perigosas, em harmonia com a convenção internacional.

A repartição de Estradas e Turismo deferiu já a protenção da Vacum, devendo os trabalhos começar brevemente.

E' um melhoramento que muito nos apraz registar, e como muitos outros, se devem á iniciativa de empresas particulares.

VIAGENS E TRANSPORTES

Comboios Sud-Express e rápidos Lisboa-Madrid e Medina

Conforme foi resolvido na ultima conferencia sobre serviço internacional, realizada no Bussaco, a partir do dia 29 d'este mez é restabelecida a circulação do comboio Sud-Express que foi suprimido desde o inicio da guerra.

Este comboio, formado por carruagens da Companhia Internacional dos Vagões-Leitos, de que faz parte um vagão-restaurante circulará trez vezes por semana, domingos, terças e quintas feiras, enquanto não se restabelecer o serviço diario, o que se espera fazer dentro de poucos meses, partira de Lisboa-Rocio ás 11^h-35 para chegar á fronteira, Fuentes de Oñoro, ás 20-25, a Hendaya ás 9-39 do dia immediato e a Paris ás 22-30, fazendo portanto todo o percurso em 35 horas.

No sentido Paris-Lisboa circulará ás segundas, quartas e sextas no percurso portuguez chegando ao Rocio ás 21-15.

Com o restabelecimento d'este comboio que é mais um indicio de que os serviços ferroviarios vão tendendo para a sua normalização, é suprimido o comboio rápido Lisboa Medina que ha tempos se estava efectuando para suprir, até certo ponto, a falta do Sud-Express.

*

Por motivo da mudança da hora legal, a partir de hontem foi alterado o horario dos rápidos Lisboa-Madrid que passa a sahir de Lisboa Rocio ás 15^h-5, para chegar a Valencia de Alcantara ás 9^h-30, e o Lisboa-Medina que, como acima dissemos, é suprimido desde o dia em que circular o Sud-Express, enquanto circular sahirá de Lisboa-Rocio ás 19^h-45.

Imposto do sêlo

Deve por estes dias ser publicado no *Diário do Governo* a nova tabella de Imposto do sêlo.



A construção de locomotivas na India

De acordo com a sua politica que tende expressamente a tornar a India tão independente quanto possivel dos recursos estranhos no fornecimento de materiais de caminhos de ferro o governo indiano, resolveu fazer construir dentro do país a maior parte do que fôr necessario.

A partir de 1 de Outubro de 1912, serão construidos *tenders* annualmente para todas as locomotivas requisitadas pelo governo.

As requisições anuais de material são calculadas em 160 locomotivas e 160 caldeiras adicionais em 1923 e 1924 e 400 locomotivas e 400 caldeiras para os annos seguintes.



O horario de inverno nas linhas francesas

Apezar do numero de passageiros ter sido este verão inferior ao do anno passado, as linhas ferreas francesas manteem para o inverno o mesmo horario de verão, com excepção dos comboios expressos das termas e praias.

Estava-se tornando indispensavel esta publicação porque muitos duvidas se têm suscitado sobre a interpretação a dar á letra do artigo do ultimo decreto que elevou este imposto em 100 %. Ao que nos informam algumas empresas de caminhos de ferro ainda não se consideram bastante esclarecidas e aguardam a publicação da tabella para procederem em conformidade.

Transportes entre Portugal e França

As diferentes empresas interessadas no trafego Portugal-França trabalham activamente para o restabelecimento do serviço de transporte directo de mercadorias em p. v. entre os dois paizes em condições analogas ás que vigoravam antes da guerra.

Na impossibilidade de se restabelecerem muito breve as tarifas combinadas directas, o serviço far-se-ha por meio da ligação das tarifas internas de cada uma das linhas do percurso.

E' uma medida importante por que o commercio está ancioso.

Bilhetes directos da linha de Guimarães para outras linhas

Começou no dia 1 do corrente a venda nas estações de Santo Thirso, Vizella, Guimarães e Fafe, da Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães, de bilhetes directos de passageiros e o despacho de bagagens e cães, para as estações de Lisboa-Rocio, Coimbra e Figueira (via Alfarellos, da C. P., para Figueira (via Pampilhosa), Santa Comba, Carregal, Nellas, Mangualde, Gouveia, Celorico, Guarda e Villar Formoso, da B. A., e para todas as estações das linhas de Santa Comba a Vizeu e de Tua a Bragança, da Companhia Nacional.

Comboios na linha de Valença a Monsão

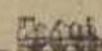
Desde o dia 7 d'este mez os comboios numeros 23 e 24 que circulavam entre entre Vianna e Monsão passaram a ter o seu terminos e inicio na estação de Valença.



Nas linhas do Estado, onde este verão se fez uma grande melhoria nos horarios de todas as linhas, não só o numero de comboios foi mantido, mas quasi todos foram acelerados.

Espera-se agora para o fim d'este mez, uma notável melhoria nos serviços Paris-Londres, quer pela via Calais, quer pela de Bolonha, e bem assim nas relações de Paris, com Bruxellas e Colonia.

A companhia do P. L. M. annuncia tambem para Dezembro com a abertura da estação de inverno em Nice, grandes melhoramentos na marcha e no numero dos seus comboios.



O NOSSO DIRECTOR

Tendo regressado da sua excursão pela França o nosso Director, reassume desde este numero a direcção desta revista.

Na sua ausencia accentuou-se o facto de uma má revisão typographica do nosso jornal, de forma que bem preciso se torna pedir desculpa do facto aos nossos leitores. Fica providenciado para que tal não se repita.

A electrificação das grandes linhas ferreas na Suecia

A Suecia encarou o problema da electrificação das suas grandes linhas ferreas de um modo que realmente se impõe.

Depois de ter procedido a uma serie de experiências com locomotivas de diferentes origens, nas visitanças de Stockholmo, o Governo sueco ordenou a imediata aquisição: em todo o paiz, das forças hidráulicas aproveitaveis, para obter a energia eléctrica necessária mandando iniciar, ao mesmo tempo, os trabalhos de electrificação na primeira linha de Biksgrænsen-Kiruna, ferro de Ofote, que, antes da guerra transportava enormes quantidades de ferro.

Alem do ponto de vista geral da economia do carvão, é necessário não esquecer que a Suecia possui muito pouca quantidade, o que levou o Governo a decidir a introdução e estabelecimento dos serviços eléctricos.

Antes de tudo o facto de terem as locomotivas a vapor atingido o limite da propria capacidade e depois a favorável perspectiva de poder, pela electrificação, elevar o numeros dos vagões de cargas, dos trens que transportam minérios, de 28 a 40, ao mesmo tempo que, nestas condições alteradas de um modo tão favorável a velocidade dos trens, em terreno plano, poderia ser aumentada de 40 para 50 kilómetros, por hora, e em rampas de 10 %, mesmo de 12 para 40 kilómetros, por hora.

As locomotivas eletricas "express" transportam trens cujo peso bruto é para mais de 2 000 toneladas, com uma velocidade de 150 kilómetros, por hora, em rampas de 10 % e com uma velocidade de 100 kilómetros em terreno plano. O peso da locomotiva eléctrica é de 138 toneladas. É facto digno de registo que com as baixas temperaturas que no inverno se observam n'aquellas regiões, acontece ordinariamente que o óleo de lubrificação gela nos mancaes dos vagões destinados aos mineraes de ferro, de modo que com o serviço a vapor, torna-se necessária uma segunda locomotiva para pôr o trem em movimento, o que não acontece com as locomotivas electricas, que são muito mais fortes.

Era necessário vencer grandes dificuldades para a construção do fio condutor da linha, pois que a alludida estrada de ferro atravessa regiões completamente selvagens. Ao longo de toda a linha ferrea deviam ser collocadas as linhas secundarias e os operários deviam ficar alojados em vagões de mercadorias especialmente adaptados para esse fim. Também não menos difícil foi a construção dos túneis e dos abrigos da neve assim como a suspensão do fio alimentador, que n'esses terrenos pantanosos, fica sobre-carregado com o peso da neve, que ás vezes, atinge a uma espessura de 12 centímetros.

Apesar dos obstáculos, originados nas circunstâncias especiais que se relacionam com o clima e com o estado das culturas n'estes terrenos, a exploração das estradas de ferro electrificadas, deu resultados tão favoráveis, que foi decidida a electrificação de toda a grande linha de Ofote, que mede 470 kilómetros de extensão.

Gaceta de los Caminos de Hierro

Passou a ser correspondente, em Paris, deste nosso estimável colega madrileno o nosso amigo, e também nosso representante na capital francesa, o sr. Guerra Maio.

As linhas transpyrenaicas

Os ministros franceses das obras publicas e das colônias, fizeram há pouco tempo uma viagem de estudo pela região oriental dos Pyreneus, com o fim de visitarem as obras de construção das três estradas ferreas através o massiço de montanhas e verificarem qual o impulso que será necessário prestar-lhes para que, em pouco tempo, se encontrem em exploração.

Os prazos de execução fixados pelo acordo franco-hespanhol de 1904 foram observados até 1914, anno em que, por causa da guerra, completamente paralisaram os trabalhos na parte francesa e só mais lentamente continuaram na parte espanhola. Mesmo assim, já nessa data ficaram quasi terminados os traços Ax-les Thermes a Ripoll e de Oloron a Sala. A linha de Saint-Girons a Lérida, tem sido levada com mais vagar, porque o prazo fixado no acordo, para a sua execução, era mais longo.

Com estas novas linhas, o trajecto Paris-Barcelona será encurtado em duas ou três horas pelas vias Ax-Ripoll au Saint-Girons-Lérida, os quais, além disso, dará rápida saída aos produtos de Valencia e das Baleares e intensificarão o tráfico commercial de Barcelona.

Também o trajecto Paris-Madrid por Zaragoza, será feito com maior rapidez pela linha Oloron-Sala do que actualmente pela de Madrid-Irm, que por seu lado ficará descongestionada.

E' se a campanha de Marrocos não fizer paralisar os trabalhos, d'esta vez por parte da Hespanha — o que não parece facil visto esta não querer, certamente, permanecer inactiva ante os esforços que a França, segundo parece vai iniciar — brevemente as regiões de Cerdanya e Puigcerdá serão atravessados pela locomotiva.



Linha de Ayamonte a Huelva

Recomeçaram os trabalhos d'esta linha ferrea hespanhola, que vem abrir mais uma comunicação com o nosso paiz, principalmente com o Algarve que assim terá mais estreitas as suas ligações com a Andaluzia.



Na ilha de Madagascar. — Recomeçaram n'esta ilha os trabalhos de construção de linhas ferreas.

No principio de 1920, estavam em exploração 485 kilómetros que ligavam Tananarive a Tamatave, Moramanga a Anosiroa e Soanierana a Ambatofotsy.

Em menos de um ano o governador geral fez assentar perto de 100 km. de linha. Foi inaugurado o primeiro troço do tramway suburbano de Tananarive a Ambokidratimo na extensão de 5 kilómetros. Em 14 de julho proximo serão abertos à exploração os troços de Ambatofotsy a Ambatolampy e de Anosiroa a Ambatondrazoka.

Brazil

Electrificação de linha. — Foram oficialmente aprovados os planos e projectos para as obras de electrificação da via ferrea de Sorocaba a Veteranin, no estado de S. Paulo.

As Industrias Extractivas no Brazil

Segundo uma revista que temos presente e se publica quinzenalmente no Rio de Janeiro, estão tomando grande incremento, no Brazil, as industrias extractivas, referindo-se a mesma revista especialmente ao aproveitamento de diversos mineraes existentes no sub-solo d'aquele grande paiz e cuja extracção promete desenvolver-se consideravelmente.

Do citado quinzenario colhemos os elementos a que nos vamos referir, esclarecedores de quanto, lá fóra, se está trabalhando no sentido de cada paiz aproveitar o mais possivel os seus recursos, reduzindo ao absolutamente indispensavel as importações, ao contrario do que infelizmente entre nós sucede, agravando-se assim, de dia para dia, a nossa situação económica.

Carvão

No municipio de S. Jeronymo (Estado do Rio Grande do Sul), existem trez companhias que se dedicam á extracção de carvões, as quais são as seguintes: Companhia Estradas de Ferro Minas de São Jeronymo, Companhia Carbonifera Rio-Grandense e Companhia Minas de Carvão Jacuhy.

A primeira d'estas companhias, que é a principal, tem aumentado sensivelmente a sua producção com a installação de novos machinismos. Possue 3 poços, um dos quaes é dotado de aparelhos moderníssimos, esperando muito em breve ver a producção d'este poço duplicar; e recentemente adquiriu mais quatro máquinas, sendo uma d'elas de força sufficiente para rebocar 130 toneladas de carvão em rampas de 2 % que as suas linhas teem.

A quantidade produzida e colocada no mercado, segundo dados officiaes, atingiu 45.937 toneladas em 1919 e em 1920, de Janeiro a Setembro, foi a seguinte: Janeiro, 12.589; Fevereiro, 13.134; Março, 13.205; Abril, 13.275; Maio, 12.887; Junho, 14.940; Julho, 15.251; Agosto, 18.192; Setembro, 12.777 toneladas. Total, 126.251, o que dá, em 1920, a media mensal de 14.028 toneladas.

A Companhia Carbonifera Rio-Grandense, que possue as minas do Butiá, é a que mais tem progredido, relativamente, no municipio de S. Jeronymo, conforme consta tambem de publicações officiaes. Não tendo machinismos modernos, possuindo apenas 1 poço e sendo por conseguinte uma pequena mina, de Janeiro a Setembro de 1920 acusa uma producção media de 68,2 toneladas diarias, devendo ter-se em vista que, só no ultimo dos referidos meses, a sua producção foi alem de 130 toneladas diarias.

A quantidade de carvão transportado d'este jazigo e colocada no mercado, de 1 de Janeiro a 30 de Setembro de 1920, foi a seguinte: Janeiro, 1.870 toneladas; Fevereiro, 1.865; Março, 1.610; Abril, 2.090; Maio, 1.830; Junho, 1.025; Julho, 1.585; Agosto, 2.633; Setembro, 3.910. Total, 18.420 toneladas, o que dá a media mensal, durante o referido anno, de 2.046.

Pelo que diz respeito á Companhia das Minas de Carvão de Jacuhy, a respectiva administração tem sofrido revezes; e, contando com o auxilio do Governo Federal, a lavra das suas minas não tem progredido como seria para desejar. Ultimamente, por ordem da direcção, foram suspensos os trabalhos de lavra e apenas está em laboração a Estrada de Ferro de Jacuhy, pertencente á mesma Companhia e que faz exclusivamente o transporte do carvão das Minas do Butiá.

Consta, porém, agora que a mesma Companhia irá sofrer uma grande remodelação, esperando se que melhore os seus serviços, normalizando tambem os seus trabalhos. A respectiva producção foi, de 1 de Janeiro a 30 de Setembro de 1920, a seguinte: Janeiro

1.385 toneladas; Fevereiro, 985; Março, 935; Abril, 960; Maio, 997; Junho, 880; Julho, 1.040; Agosto, 1.265; Setembro, 0. Total, 8.447 toneladas ou seja uma media mensal de 938.

Turfa

Em resposta ao pedido que lhe dirigi a Embaixada Britanica, o Director Geral do Serviço de Informação do Ministerio da Agricultura transmitiu-lhe os seguintes esclarecimentos, sobre a existencia e exploração da turfa no Brazil.

As principaes camadas conhecidas são as do rio Marabú, ao fundo da baia do Carahú, a 116 kilómetros a sueste da Bahia de S. Salvador.

Os extractos são horizontaes e a camada de turfa mede 15 metros de expressura, compondo-se dos seguintes elementos: Hydrocarburetos volatéis, 72,0 %; carbone fixo, 10,5 %, e enizas 17,4 %.

Pela simples distilação, a turfa do Marabú pode fornecer perto de 400 kilos de oleo combustivel por tonelada, o que lhe dá um grande valor industrial.

Sobre diversos pontos do litoral do Brasil, encontram-se schistos betuminosos, sendo todos os respectivos jazigos situados em terrenos terciarios. São conhecidos já os schistos betuminosos existentes em Maceió e no Rio Doce, no Estado de Alagoas.

Turfeiras de certa importancia existem em Taubaté e Água Branca, no Estado de S. Paulo, em Bambu e S. Gonçalo, no Estado de Minas e em outras regiões do Brazil.

Na bacia do rio Gandarella, em Minas e no Maranhão, existem importantes jazigos de finitos, não estando ainda nenhuma d'ellas explorada industrialmente.

Fabricação do acido sulfurico

A Fabrica de Polvora de Piquete está experimentando, com sucesso, a fabricação de acido sulfurico com pyrites nacionaes.

As pyrites norte-americanas produzem de 43.030 a 43.770 gramas de enxofre, 0,013 a 0,020 grammas de arsenico, 13.780 a 10.170 de insolueis. As pyrites brasileiras produzem 45.820 a 48.020 grammas de enxofre, 0,020 a 0,080 grammas de arsenico e de 6,56 a 3,120 de insolueis. A media da producção diaria do minério brasileiro é de 2.271 kilogramas, ao passo que o importado apenas produzia 1.964. A media da producção do acido por tonelada de pyrite, tal como é extraída da mina, é sensivelmente superior à do minério importado e, alem de todas estas vantagens, o minério nacional é muito mais barato.



Rectificação. — A proposito de informação publicada no nosso ultimo numero sobre a segunda via do Barreiro ao Pinhal Novo, recebemos uma carta do sr. Diogo Sobral, engenheiro-chefe do Serviço de Via e Obras dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, em que nos diz não ser verdade o terem começado aquelles trabalhos, não porque aquella via, mas porque não se acha para isso autorizado pela administração.

Extremoz a Portalegre. — Esta linha ha mezes paralizada a dois kilometros de Fronteira, vae recomen-

çar com actividade, a fim de rapidamente atingir Portalegre, conforme a promessa feita pelo Ministro do Commercio, a uma commissão dos povos interessados, que veio a Lisboa solicitar-lhe a sua rapida conclusão.

Os trabalhos de terraplenagem estão concluidos n'uma extensão de cerca de 25 kilometros, bem como a estação de Souzel.

A linha que sae de Extremoz em reversão comprehende as seguintes estações: Souzel, Santo Amaro, Fronteira, Cabeço de Vide, Alter do Chão e Mesquita, esta, entroncamento com a linha de Leste, entre as estações de Crato e a actual de Portalegre. Em Mesquita vae dar-se um inovação em Portugal em materia de cruzamentos, aliaz bem commum no estrangeiro. A linha vindo de Extremoz aproxima-se da de Leste em Mesquita, cuja estação fica entre as duas linhas, e depois inflectindo ao lado desta ultima, vae atravessa-la um kilometro depois, em passagem superior, para seguir a Portalegre. Desta maneira evitam-se os embraços que causam ao serviço os cruzamentos de nível, como acontece na Pampilhosa.

Entre Mesquita e Portalegre está previsto um apeadeiro; mas em local ainda não designado.

Evora a Reguengos. — Vão tambem prosseguir os trabalhos d'esta linha cujas estações de Montoito e Perdiganito estão desde ha muito concluidas, bem como terreplenações, podendo o assentamento da via fazer-se rapidamente. As pontes faltam só os taboleiros metálicos.

Ermidas a Sines — Embora lentamente teem progredido as terraplenagens d'este ramal, que já chegam perto de S. Bartholomeu da Serra.

Valle do Sabor. — Vae começar o assentamento do segundo troço d'esta linha, entre Carviças e Bruçô, na extensão de 25 kilometros, cujas terreplenações estavam promptas desde 1916.

O novo troço comprehende as seguintes estações: Freixo de Espada a Cintra, Lagoaça e Bruçô, cujos edifícios estão desde ha muito concluidos.

Para o prosseguimento da linha estão já feitos os estudos até Urros, (30 kilometros) já no planalto mirandez, e a construcção deve começar uma vez aberta a exploração a linha até Bruçô, o que se espera no fim d'este anno.

A titulo de curiosidade devemos dizer, que Freixo de Espada a Cintra, vae ter uma estação sua, mas o seu tráfego continuará, e por muito tempo, a fazer-se pela estação de Barca d'Alva, cuja distancia é quasi a mesma, com a vantagem de para esta haver uma estrada, a que faltam apenas dois kilometros, mas já arrematados, enquanto que para aquella ha só maus e tortuosos caminhos.

Valle do Vouga. — Esta concluido o edificio do apeadeiro de Macinhata do Vouga, no ramal de Aveiro, que até agora tem sido uma simples paragem. A inauguração será brevemente.

Companhia Portugueza. — A fim de dar o devido desenvolvimento á linha de Oeste, e providenciar no transporte dos operarios para as nossas officinas da Pedra Furada, a Companhia Portugueza, estuda neste momento um serviço de comboios tramways, entre o Cacem e Torres Vedras, com comunicação com os comboios da ilha de Cintra.

— Chegaram já a Lisboa duas locomotivas das cinco que foram reparar a Espanha ultimamente. As outras duas devem chegar a Lisboa dentro dum curto espaço de tempo.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal, do exercicio de 1920, apresentado á assembleia geral de accionistas de 30 de junho de 1920.

(Continuação).

Liquidation do exercicio de 1920

Resumo

Saldo crêdor da CONTA GERAL DA EXPLORAÇÃO em 31 de Dezembro de 1920. 936.706\$02

Deduzindo:

Despêzes com:

Novas construções, trabalhos complementares e outros. 320.844\$48

Material circulante. 1.997.590\$51

Mobilia, utensílios e ferramentas. 208.604\$09

2.527.039\$08

Insuficiencia na exploração da linha de Arganil (Coimbra a Louzã). 237.726\$61

Insuficiencia na exploração da linha de Setil a Vendas Novas. 277.092\$90

Adeantamentos a liquidar com a Companhia dos Meridionais. 12.177\$56

Subvenção á Caixa de Socorros. 66.939\$64

Menos:

Lucro líquido nos Armazens de Viveres n'anno. 30.196\$66

36.742\$98

Impostos pagos ao Fisco Francez, sobre obrigações de 2.º grau, relativos ao exercicio de 1919, que não poderam ser deduzidos aos portadores dos coupons das ditas obrigações. 51.614\$54

3.142.393\$67

Insuficiencia — Escudos. 2.205.687\$65

Para aplicar conforme o § 1.º do artigo 61.º dos Estatutos:

a) Juro das obrigações privilegiadas do 1.º grau. 4.258.489\$93

b) Amortisação das privilegiadas de 1.º grau:

Ordinaria. -\$

Accelerada. -\$ (1)

c) Dedução até à concordância de Esc. 200.000\$ em beneficio da «Reserva Especial» constituída pelo artigo 63.º — completa. -\$

d) Amortisação das obrigações privilegiadas de 2.º grau:

Ordinaria. -\$

Accelerada. -\$ (1)

4.258.489\$93

Saldo negativo. 6.464.177\$58

Juntando:

Saldo devedor da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de Dezembro de 1919, a liquidar nos termos do Decreto 5.451. 489.528\$51

Saldo devedor da conta «Ganhos e Perdas» em 31 de Dezembro de 1921. 6.951.706\$39

Em face d'este resultado, que deriva principalmente da sombrosa baixa do cambial não pôde o Conselho anunciar, por enquanto, o pagamento do coupon do 1.º grau, esperando que uma melhor situação cambial e o consequente desligo de thesouraria lh'o permittam fazer.

E' de notar, em especial, que se conserva no activo o material circulante, mobília, utensílios e ferramentas, com o mesmo valor que tinha antes da guerra accrescido apenas do valor do custo do que se adquiriu depois de 1914, tudo na importancia de Esc. 9.790.361\$62.

(1) Não se fizeram as amortizações por deficiencia de receita líquida.

Se se actualisasse aquele valor, haveria a considerar uma maior valia muitas vezes superior á importancia do *deficit*.

Para isto convém chamar a attenção d'aquelles a quem possa interessar o estado financeiro da Companhia n'esta grave crise da situação portugueza.

TERCEIRA PARTE

Factos Geraes

Com grande pesar temos de nos referir ao falecimento do antigo Vogal do Conselho de Administração e do Comité de Paris o Sr. Paul Desvaux para cuja vaga foi nomeado em sessão do mesmo Comité de 3 de Dezembro de 1920 o Sr. René Baulant.

Com quanto os nossos Corpos Gerentes tenham já manifestado o seu preito de veneração pelo illustre extinto, entende comtudo o Conselho, que, mais uma vez, deve consagrar algumas palavras á sua memorio.

Em virtude do preceituado nos Artigos 13.^o, 24.^o e 49.^o dos Estatutos terminam este anno o seu mandato os seguintes Vogaes dos Corpos Gerentes da Companhia:

no Conselho de Administração,

por parte dos Obrigacionistas, os Ex.^{mais} Srs.:

José Adolpho de Mello Sousa
Alberto de Mello Sousa
Pierre Girard

por parte dos Accionistas,.

Dr. Alberto Lima
Dr. João Pires Marques

e no Conselho Fiscal,

Dr. Augusto Victor dos Santos Junior
José Lourenço Vasco

Em conformidade com os Artigos 13.^o e 24.^o acima citados, pode haver reeleição n'estes cargos.

As eleições dos representantes dos Srs Obrigacionistas no Conselho de Administração co upetem á Assembleia a realizar em Paris.

O vosso Conselho de Administração propõe que se fixem as remunerações dos seus Corpos Gerentes para o anno corrente.

O Conselho de Administração continua entendendo que merecem louvor, a Direcção Geral, os Chefes de Divisão e de Serviço e mais pessoal da nossa Companhia, tanto da Administração como dos Serviços dependentes d'aquella Direcção Geral.

(Continua)

Segunda via do Norte

Para a conclusão da segunda via do Norte a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, acaba de adquirir em França. *Comptoir Siderurgique* 4 500 carros de 18 metros, e de 40 kilos, e 2.250 igualmente de 18 metros e 45 kilos de peso por metro corrente; perfazendo um total de cerca de 60 kilometros de via.

A Companhia adquiriu já tambem as necessarias eclisses, como parte do material acaba de chegar a Lisboa, os trabalhos, ao que nos consta, vão começar sem demora.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de Outubro de 1921.

A crise economica e financeira continua a avançar temerosamente e não apparece ainda no horizonte nenhum facto que dê a esperança de se emprehender finalmente o emprego de remedios verdadeiros. Sendo positivo que não poderemos ataca-la a valer sem resolver com intensidade o problema da restauração agricola, não vemos todavia, nenhum esforço bem dirigido a esta obra que tem de ser gigantesca.

O sr. Aboim Inglez, por intermedio da Associação Central de Agricultura Portugueza, convidara os syndicatos agricolas do paiz a uma conferencia em que os seus representantes formulas-

sem ao Governo as soluções necessarias para a intensificação das sementeiras cerealiferas. Essa reunião effectuou-se em 3 do corrente, assistindo, além d'aquelle ministro, os directores da mesma Associação e os delegados de muitos syndicatos.

O sr. Aboim Inglez primeiramente salientou que era necessário atacar o problema da irrigação por meio de albufeiras. Certamente é mister que elle venha afinal a ter soluções.

Mas quando se falla da intensificação de trabalhos agricolas para produzirmos o nosso pão a necessidade é muito diferente. Consiste em que tenhamos depressa um quantidade muito maior de cereaes, como já a tivemos. Não se pode esperar pelas obras das albufeiras.

O sr. Nunes Mexia, importante agricultor, propôz para aquelle efecto a criação de premios de produção cerealifera. O ministro concordou e pediu-lhe que tambem cooperasse na elaboração de uma proposta de lei em que fosse concretizado esse pensamento.

Os premios podem ser convenientes n'un plano de fomento agricola. Mas já os estabeleceu o sr. Fernando de Oliveira e o sr. Antonio Granjo e as sementeiras continuaram a ser cada vez menores, sem que se possa explicar o facto pelas dificuldades administrativas que houve no pagamento dos premios. E' que o problema precisa de soluções muito mais vastas e complexas.

Depois vieram diversos alvitres que tambem não correspondiam á urgencia de se produzirem mais cereaes nos pousios e baldios que estão cada vez mais descuidados pelos donos da terra. O sr. Luiz Gama preconizou a protecção intensa dos trigos nacionaes, salientando que os lavradores devem entregar os ao Estado por um preço compensador. O sr. João de Sousa Carvalho, presidente do syndicato de Ribeira Ruiva, lembrou que a distribuição dos trigos adquiridos pelo Estado, quer nacionaes quer exóticos fosse feita por meio dos syndicatos, adoptando-se um diagramma unico na extracção da farinha.

O sr. Aboim Inglez accudiu que era melhor um para cada região, conforme as qualidades n'ella produzidas. O presidente do syndicato de Beja disse que os membros d'este se promtificam a entregar ao Estado um terço da produção, tornando-se livre o commercio do resto.

Chegamos, pois, a esta conclusão: nenhum alvitre se apresentou para o aumento immediato dos trabalhos agricolas e vamos continuar a ter menos sementeiras e menores colheitas, porque assim temos vindo e os homens e as tendencias são as mesmas!

Já em 1919 se começou a fallar na urgencia da intensificação da cultura de cereaes. O sr. Lima Bastos mandava então para o *Diario do Governo* um decreto que dava poderes illimitados para a administração fomentar as culturas e para as fazer de sua conta, quando os proprietarios não cumprissem o seu dever.

Na dictadura sidonista, o sr. Fernandes de Oliveira estabeleceu o ministerio da agricultura, com o fim de se produzir mais e melhor. Depois em 1920, o sr. Antonio Granjo publicou varios decretos de fomento agricola, credito rural e intensificação cerealifera. Tudo isto foi feito de acordo com os agricultores ou com o appoio d'elles.

Mas qual foi o resultado pratico? Sementeiras e colheitas cada vez menores!

Desde 1918 a produção annual de trigo foi sendo sucessivamente de 260.000, 258.000, 282.000 toneladas, sendo este aumento em 1920 devido ás melhores condições metereológicas. A de 1921, por se ter semeado menos e por causa da longa estiagem, deve ter sido talvez dois terços da ultima, apesar de ter sido avaliada optimistamente em agosto, pela Direcção de Estatística Agricola, em 234 000 toneladas.

A decadencia veiu sendo maior ainda pelos mesmos motivos nas colheitas do milho e do centeio.

Não houve nem ha hoje nenhum facto que possa fazer esperar em 1921-22 mais sementeiras do que em 1919-20. E' duvidoso que excedam as de 1920-21, sendo até possivel que lhes sejam inferiores. Os homens e os governos são os mesmos, embora nos segundos mudem as apparencias das pessoas!

O que está na espirito de todos os que se reunem, dentro das actuaes engrenagens, para a intensificação de que se falla? A certeza esmagadora de que temos uma situação politica, administrativa, económica, financeira e social em que nem os ministros nem os lavradores podem dispôr de recursos e de condições para uma acção larga e correspondente ás grandes necessidades acumuladas por tantas calamidades publicas. Todos põem o espirito, portanto, n'uma posição em que as ideias tem de ser pequenas, restrictas e ineficazes!

Por isso mesmo e por tudo o mais são absolutamente illusões estas reuniões, como os factos tem mostrado desde 1917. O problema continuará a agravar-se terrivelmente, como toda a desgraça nacional!

O que é preciso? O que temos dito e diremos sempre. Uma transformação poderosa e extraordinaria em toda a governação do Estado, fazendo-se o saneamento orçamental, pelo ataque decisivo ao problema financeiro. Então fatalmente hão de aparecer situações que permitam mobilizar no decurso de alguns annos algumas centenas de milhares de contos de creditos para obrigar a agricultura a salvar o paiz

Q.J.

Cambios (Vendedor)

Última cotação		PAR	OUTUBRO													-
			1	3	4	6	7	8	10	11	12	13	14	15		
6 1/2	Londres, cheque.....	53 1/3	6 1/4	6 3/8	6 1/1	6 1/8	5 15/16	5 15/16	6 1/16	5 15/16	5 15/16	6	6 1/8	6 1/4	-	
705	Paris "	180	740	720	727	753	778	785	757	765	767	753	730	718	-	
1.305	Madrid "	180	1.340	1.317	1.357	1.368	1.425	1.420	1.397	1.408	1.407	1.403	1.335	1.325	-	
84	Berlim "	180	95	85	85	86	92	90	89	90	90	80	76	74	-	
3.172	Amsterdam "	180	3.300	3.220	3.300	3.360	3.470	3.470	3.395	3.469	3.470	3.480	3.410	3.326	-	
9.940	New York "	210	10.200	10.950	10.290	10.430	10.72	10.900	10.480	10.590	10.490	10.390	10.200	10.288	-	
309	Italia "	370	410	401	409	417	430	430	420	430	420	408	400	390	-	
697	Bruxellas "	180	735	710	720	735	759	775	749	768	754	746	720	712	-	
1.715	Suissa "	925	1.765	1.752	1.786	1.828	1.886	1.890	1.858	1.906	1.906	1.905	1.880	1.873	-	
-	Libras, ouro	4.500	49.000	-	-	-	49.000	52.000	49.500	50.000	50.000	-	47.000	-	-	
8 1/2	Rio s/Londres (compra)...	26 66	-	8 3/4	8 5/10	8 3/8	8 3/8	-	8 13/32	8 9/3	8 9/32	8 1/8	8 1/4	-	-	

Cotações na bolsa de Lisboa

Fundos do Estado:																
44,70	Interna 3 %, coupon.....	-	43,50	-	43,70	43,50	-	43,50	-	43,50	43,50	-	-	-	-	
43,90	" " assentamento.....	-	43,50	-	-	43,50	-	43,50	-	43,50	43,50	-	-	-	-	
11\$50	" 3 %, 1905.....	-	11\$80	-	-	12\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
20\$00	" 4 %, 1888.....	-	20\$00	-	-	-	-	20\$30	-	-	-	-	20\$50	-	-	
52\$00	" 4 %, 1890.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
57\$00	" 4 1/2 %, 1888/89 assent.....	-	55\$00	-	-	-	-	-	55\$50	55\$50	55\$50	55\$50	-	-	-	
57\$50	" 4 1/2 %, 1888 89 coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	55\$50	55\$50	55\$50	55\$50	-	-	-	
81\$00	" 4 1/2 %, 1905.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
70\$00	" 5 %, 1909.....	-	66\$50	-	-	-	-	-	-	-	-	65\$50	-	-	-	
175\$00	" 4 1/2 %, 1912 ouro.....	-	175\$00	-	180\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
68\$00	" 5 %, 1917.....	-	68\$00	-	66\$00	66\$00	-	66\$00	65\$80	66\$00	65\$50	-	-	-	-	
172\$50	Externa 1.ª serie.....	-	172\$00	-	173\$50	186\$50	-	184\$00	189\$00	188\$00	189\$00	184\$00	-	-	-	
163\$00	" 2.ª serie.....	-	-	-	-	160\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
170\$50	" 3.ª serie.....	-	172\$00	-	173\$00	-	-	182\$50	189\$00	-	188\$00	184\$00	-	-	-	
-	Obrig. da Província de Angola.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
-	" Comp. Tabacos de 189.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ações dos Bancos e Comp.:																
438\$00	Banco de Portugal.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
237\$50	" Nac. Ultramarino, coup.....	-	239\$00	-	237\$50	238\$50	-	239\$00	238\$00	238\$00	238\$00	233\$00	-	-	-	
216\$00	" " ass.....	-	219\$00	-	-	-	-	-	218\$00	218\$00	212\$50	212\$50	-	-	-	
122\$00	" Portuguez e Brazileiro.....	-	123\$00	-	123\$50	125\$50	-	126\$50	128\$00	127\$00	127\$30	127\$20	-	-	-	
267\$00	" Commercial de Lisboa.....	-	268\$50	-	269\$50	271\$00	-	282\$50	285\$00	282\$50	282\$00	282\$00	-	-	-	
310\$00	" Lisboa & Açores.....	-	310\$00	-	310\$00	-	-	322\$300	325\$00	333\$00	333\$50	333\$50	-	-	-	
92\$00	" Economia Portugueza.....	-	93\$50	-	-	91\$50	-	92\$00	-	92\$00	92\$00	93\$00	-	-	-	
92\$50	" Commercial do Porto.....	-	-	-	-	-	-	-	71\$00	-	-	-	-	-	-	
36\$30	Companhia do Credito Predial.....	-	36\$60	-	36\$80	-	-	37\$00	36\$80	36\$80	36\$80	36\$30	-	-	-	
58\$00	" Gaz e Electricidade.....	-	62\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
67\$50	" das Aguas.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
211\$50	" Ilha do Principe.....	-	214\$50	-	216\$50	217\$80	-	219\$00	219\$00	218\$00	217\$00	217\$00	-	-	-	
47\$40	" Colonial do Buzi.....	-	47\$80	-	48\$30	49\$80	-	50\$00	50\$80	51\$30	50\$40	49\$00	-	-	-	
114\$30	" Indust. Port. e Col.....	-	115\$00	-	116\$40	117\$00	-	116\$70	117\$60	117\$80	118\$60	118\$40	-	-	-	
85\$50	" Phosphoros, coup.....	-	85\$50	-	-	86\$00	-	86\$00	87\$00	-	86\$50	-	-	-	-	
-	Cam. Fer. Portug.....	-	42\$00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
260\$00	" Tabacos, coupon.....	-	269\$50	-	260\$70	265\$50	-	-	-	264\$00	-	260\$00	-	-	-	
140\$00	" Nac. de Navegação.....	-	140\$00	-	140\$50	144\$00	-	144\$50	142\$50	142\$50	143\$50	142\$50	-	-	-	
Obrigações:																
75\$00	Companhia das Aguas, coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	75\$50	-	-	75\$50	-	-	-	
83\$50	Prediaes 5 %, antigas.....	-	-	-	-	-	80\$80	-	81\$70	81\$00	81\$00	81\$00	-	-	-	
81\$50	" 5 %, serie A.....	-	81\$50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
75\$00	" 4 1/2 %, serie A.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
82\$00	" 4 %.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
95\$00	Nacional de Moageim.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96\$00	-	-	-	-	
74\$00	Asuc. de Moçambique.....	-	-	-	-	-										

ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY



Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores têm magníficas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pão, comida à portuguesa, cama, roupa, práticas a creados e outras despesas. Para carga e passageiros trala-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.º — Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

NO PORTO: TAIT & CO. — Rua dos Ingleses, 23. 1.º

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Alexandria



O vapor alemão FAUST. Sahirá a 19 de Outubro. Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.

Anvers



Vapor belga LOMBARDIER. Sahirá a 19 de Outubro. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 12.

Funchal, Pará e Manaus



Vapor brasileiro MARAQUAPE. Sahirá de 19 a 20 de Outubro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.

Funchal, Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos



Vapor brasileiro GUYABÁ. Sahirá de 25 a 30 de Outubro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.

Hamburgo



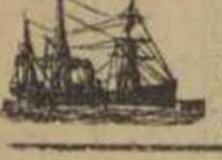
O v. por alemão AUGUSTA SCHULTZE. Sahirá a 17 de Outubro. Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.

Hamburgo



Vapor alemão HANS. Sahirá em 22 de Outubro. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 12.

Hamburgo



O vapor alemão LISBOA. Sahirá a 21 de Outubro. Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.

Havre, Anvers e Hamburgo



Vapor brasileiro CAXIAS. Sahirá em 20 de Outubro. Agentes, Pinto & Sotto Mayor. Rua do Ouro, 24.

Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires.



Vapor holandês LIMBURGIA. Sahirá a 29 de Outubro. Agentes, Orey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º

PÓS DE KEATING
MATAM



ELUMIGAS
BARATAS
PERCEVADAS
PULIGAS
TRACAS

DEPÓSITO PARA REVENDA
103, Rua dos Fanqueiros, 1.º
Lisboa
TEL. C. 1717

Lourenço Marques



O vapor alemão MUANSA. Sahirá a 20 de Outubro. Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.

Lourenço Marques



PAQUETE alemão USARAMO. Sahirá a 23 de Outubro. Agentes, Marcus & Harting. Rocio, 50.

Madeira e Açores



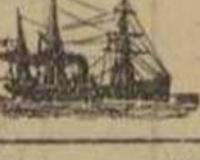
Vapor português S. MIGUEL. Sahirá a 20 de Outubro. Empresa Insulana de Navegação, C. Sodré, 81, 2.º

Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



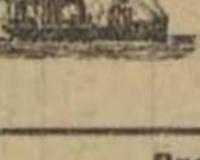
Vapor inglez ARAGUAYA. Sahirá a 18 de Outubro. Agentes, James Rawes & C.º, Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.

Marselha



Vapor francês BRAGA. Sahirá a 17 de Outubro. Agentes, Orey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Praia, Príncipe, S. Tomé, Cabinda, Loanda, Mossamedes, Lobito, Novo Redondo, Benguela e Porto Alexandre



Vapor português ÁFRICA. Sahirá a 7 de Novembro. Companhia Nacional de Navegação, Rua do Comércio.

Providence e New York, com escalas por Ponta Delgada, Angra e Horta



Vapor francês ROMA. Sahirá a 29 de Outubro. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor holandês GELRIA. Sahirá a 15 de Outubro. Agentes, Orey, Antunes & C.º Lt. P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires



Vapor inglez DESEADO. Sahirá a 24 de Outubro. Agentes, James Rawes & C.º, Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.

Rouen



Vapor holandês POORTOLIET. Sahirá a 18 de Outubro. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 12.

Rouen



Vapor holandês HOOGOLIET. Sahirá a 28 de Outubro. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10.

Rouen e Anvers



Vapor norueguês PAN. Sahirá a 28 de Outubro. Agentes, Pinto de Vasconcellos, Lt. Caes do Sodré, 52.

Rouen, Londres e Anvers



Vapor norueguês TRIUMF. Sahirá a 26 de Outubro. Agentes, Pinto Vasconcellos, Lt. Caes do Sodré, 52.

S. Vicente, S. Tomé e Príncipe



Vapor português MOSSAMÉDES. Sahirá a 20 de Outubro. Companhia Nacional de Navegação, Rua do Comércio.

Vigo, Cherbourg e Southampton



Vapor inglez AVON. Sahirá a 19 de Outubro. Agentes, James Rawes & C.º, Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.

Vigo, Cherbourg, Southampton e Amsterdam



Vapor holandês BRABANTIA. Sahirá a 1 de Novembro. Agentes, Orey, Antunes & C.º P. Duque da Terceira, 4, 1.º

Vigo e Liverpool



Vapor inglez DEMERARA. Sahirá a 19 de Outubro. Agentes, James Rawes & C.º, Mala Real Inglesa. R. do Corpo Santo, 47.

Fitas para máquinas

Mandámos vir, pelo cambio de 950 o franco, uma pequena porção de fitas, de duas cores, para fornecer aos nossos assignantes.

Sahiram-nos a 4780 escudos, preço porque as vendemos, por duzias ou meias duzias, porque nunca pretendemos tirar lucro, tendo só em mira servir os nossos subscriptores.

A venda n'esta Redacção:

Rua da Horta Seca, 7, 1.º — Lisboa

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Serviço combinado com a Companhia «Cintra-Atlântico»

DESPACHO NA ESTAÇÃO CENTRAL DE COLARES

Tarifa de Camionagem

Em aplicação desde 10 de Outubro de 1921

PREÇOS

Art.º 1.º — Volumes de peso não superior a 10 quilogramas:

Cada volume **815**

Art.º 2.º — Recovagens de qualquer espécie excepto as mencionadas no Art.º 1.º e nas alíneas B) e C) deste artigo.

A) Por cada fracção indivisível de 10 quilogramas **812**

B) Objectos volumosos e de pouco peso (menos de 100 quilos por metro cúbico) matérias explosivas, inflamáveis ou perigosas e mobilia, duplo do preço da alínea A).

C) Quadros, espelhos, estátuas, móveis artísticos, instrumentos de música e objectos de arte em geral, triplo do preço da alínea A).

Excepções. — Não estão ao abrigo desta tarifa, podendo porém o transporte ser regulado por ajuste particular com a Companhia «Cintra-Atlântico», as expedições de peso superior a 1.000 quilogramas e as de dimensões superiores a 4,º50 de comprimento por 1,º40 de largura.

CONDIÇÕES GERAIS

1.º — O despacho Central estará aberto para todo o serviço de recepção e entrega de volumes e de todas as remessas desde as 10 até às 18 horas.

Aos domingos estará fechado o serviço de despacho e aos dias feriados estará aberto das 10 até às 13 horas.

2.º — O despacho Central poderá recusar-se a fazer a expedição de remessas em portes a cobrar, quando entenda que o seu valor não cobre os gastos de camionagem e transporte pelo caminho de ferro.

3.º — A camionagem, quer a remessa seja em portes cobrados ou a cobrar poderá ser paga à expedição ou no destino, excepto quando se trate de objectos transportados por ajuste especial com a Companhia «Cintra-Atlântico» ou a que sejam aplicáveis as alíneas B) e C) porque nestes casos será paga directamente à Companhia «Cintra-Atlântico» ou ao seu representante.

4.º — As remessas consignadas ao despacho Central que não forem retiradas no prazo de 10 dias serão consideradas como abandonadas e entregues ao Serviço de Reclamações da Companhia Portuguesa, captivas do pagamento de todos os débitos que as gravem, dos quais fará parte uma nova taxa de camionagem igual à da condução de Cintra a Colares e os direitos de armazenagem correspondentes. A estas remessas são aplicáveis as condições em vigor para as remessas abandonadas no Caminho de Ferro.

5.º — As remessas consignadas ao despacho Central poderão ser retiradas na estação de Cintra quando os consignatários a tempo o requisitem, sendo contudo cobradas na integra as taxas estipuladas pela presente tarifa, quer se trate de portes pagos ou portes a pagar.

6.º — Para facilidade do público a Companhia «Cintra-Atlântico» fará seguir até à Praia das Maçãs as remessas transportadas ao abrigo do art.º 2.º, destinadas ao despacho de Colares-Central, sempre que os consignatários tenham ido satisfazer os respectivos portes e uma sobretaxa equivalente ao resto do percurso, ou seja de 503 por cada fração indivisível de 10 quilogramas e se prestem a fazer a sua descarga na Praia das Maçãs. Se à chegada à Praia o consignatário se não apresentar para fazer a descarga a remessa voltará para o despacho Central de Colares ficando sujeita a uma nova sobretaxa equivalente ao percurso da volta.

7.º — Este serviço não é obrigatório e fica sujeito ao mínimo de cobrança de 520 por expedição no percurso Colares à Praia.

8.º — Em tudo o que não seja contrário ao que a presente tarifa estipula, serão os transportes de que ela trata, regulados pelas disposições legais aplicáveis ao Caminho de Ferro e em especial pelas tarifas Geral e de Despesas Acessórias em vigor nas linhas da Companhia Portuguesa.

A presente anula e substitui a Tarifa de Despacho Central em Colares de 27 de Março de 1907.

Aos preços da presente tarifa acrescem as sobretaxas em vigor.

Lisboa, 30 de Setembro de 1921.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Exploração-Serviço do Tráfego

Expediente n.º 803

COLARICHO

AVISO AO PÚBLICO

Serviço combinado com linhas portuguesas

PASSAGEIROS, BAGAGENS E CÃES

I.º Aditamento ao Aviso ao Púlico A n.º II

A partir de 10 de Outubro de 1921 as estações de Lisboa R, Coimbra e Figueira da Foz (via Alfarellos) venderão bilhetes e despacharão directamente bagagens e cães para as estações da Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães.

Lisboa, 4 de Outubro de 1921.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

A. n.º 41

Exploração — Serviço do Tráfego
Expediente n.º 1025/580